

УДК

А.В. СНИТКО, канд. архитектуры (snitko-a-v@rambler.ru), И.В. ДУРЦЕВА, архитектор (inna.durtseva@mail.ru), Ивановский государственный архитектурно-строительный университет

Историко-архитектурное наследие железнодорожной отрасли в Ивановском регионе

Представлена структура историко-архитектурного наследия железнодорожной отрасли в Ивановском регионе, даны основные характеристики функционального назначения, объемно-планировочных и архитектурно-художественных решений объектов этого наследия, обозначены основные направления необходимых научных исследований по его анализу и использованию

Ключевые слова: вокзалы, жилые дома железнодорожников, паровозные депо, водонапорные башни, объекты культурного наследия

Среди историко-архитектурного наследия городов Центра России объекты, обслуживающие транспортную отрасль, образуют незначительную часть. Однако они наглядно отражают эволюцию архитектурного формирования целостной системы не только технической, общественной, но и социальной инфраструктуры транспортной отрасли.

Одними из ее интереснейших объектов являются объекты железнодорожного ведомства, тем более, что их история насчитывает на территории региона более 140 лет.

Тем не менее, объекты железнодорожной отрасли Ивановской области пока не рассматривались исследователями как составляющие единого комплекса. Данная статья ставит задачей дать общее, но системное представление об эволюции их архитектуры на территории региона.

Впервые железнодорожное строительство появилось на территории современной Ивановской области в 1868 г. Тогда вступила в строй железнодорожная ветка от ст. Новки (на магистрали Москва–Нижний Новгород) до ст. Иваново [1]. Необходимо отметить тот интересный факт, что ст. Иваново находилась на территории Вознесенского Посада (в 1868 г. еще не был образован Иваново-Вознесенск, город образован в 1871 г.). [2].

Развитие структуры железных дорог в регионе шло следующим образом (рис. 1):

1871 г. – вступает в строй ветка Иваново-Вознесенск–Кинешма;

1893 г. – Ермолино–Середа;

1896 г. – Иваново-Вознесенск–Тейково;

1898 г. – Середа–Нерехта;

1899 г. – Тейково–Юрьев-Польский.

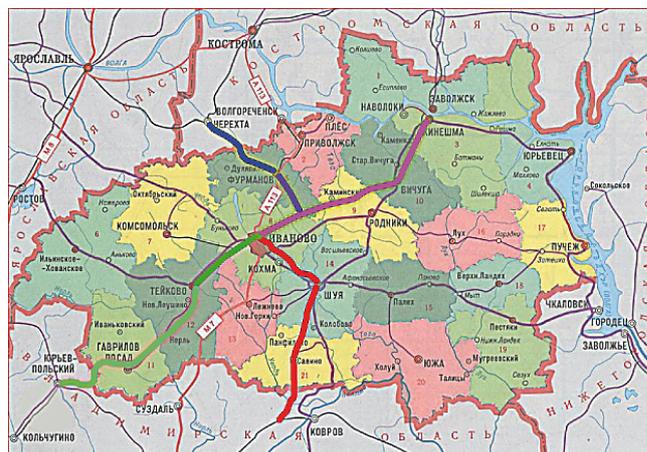
Параллельно со строительством самой железнодорожной линии возводятся и сопутствующие объекты, которые целесообразно сгруппировать следующим образом.

1. Объекты производственной инфраструктуры (железнодорожные депо, водонапорные башни, мосты, переезды).

2. Объекты общественного назначения (вокзалы, станции, платформы).

3. Объекты социальной инфраструктуры (жилье, больницы, амбулатории, бани).

Одним из интересных среди дореволюционных объектов производственной инфраструктуры является здание паровозного депо на станции Иваново. Дугообразное в плане, оно располагается недалеко от вокзала и принадлежит к вереничному типу с поворотным кругом перед ним. Вместимость депо – 16 паровозов. Построенное в конце XIX столетия, оно



Участки железных дорог:
1868 год Новки-Шуя-Иваново
1871 год Иваново-Кинешма
1893 год Ермолино-Середа
1896 год Иваново-Тейково
1898 год Середа-Нерехта
1899 год Тейково-Юрьев-Польский

Рис. 1. Эволюция развития железных дорог на территории современной Ивановской области



Рис. 2. Иваново. Паровозное депо станции Иваново



Рис. 3. Ермолино. Водонапорная башня станции



Рис. 4. Юрьев-Польский. Водонапорная башня станции



Рис. 6. Иваново. Старый железнодорожный вокзал

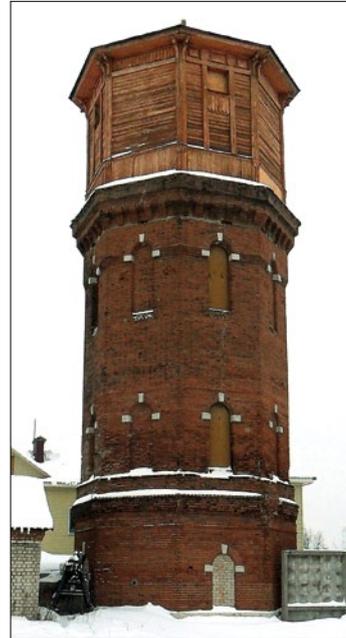


Рис. 5. Иваново. Водонапорная башня станции Иваново

решено в традиционной для таких объектов того времени стилистике – краснокирпичной эклектике. Въезды в паровозные стойла имеют арочную форму и акцентированы щипцами и тумбами на кровле (рис. 2).

Паровозное депо в Кинешме возведено в 1880 г. Оно находится напротив здания вокзала (по другую сторону железнодорожных путей). Вытянутое вдоль железнодорожной линии, здание депо состоит из центральной двухэтажной части, выступающей вперед, и более узких одноэтажных боковых частей. В центральном объеме располагались служебные помещения для машинистов и кочегаров, а также резервуары для воды на втором этаже. В боковых частях – ангары с двумя «стойлами» для паровозов.

Здание также решено в краснокирпичном стиле. Центр главного фасада двухэтажной части акцентирован узким ризалитом, увенчанным ступенчатым аттиком-тумбой. Гладкие лопатки расчленяют стену на ряд плоских ниш с зубчатый верхним краем, в каждой из которых помещено крупное окно с лучковой перемычкой (в первом этаже двухэтажной части окна арочные) [2].

Другими качественными по архитектуре объектами производственной инфраструктуры являются многочисленные водонапорные башни, имевшиеся почти при всех железнодорожных станциях и в большинстве своем сохранившиеся

до настоящего времени, а некоторые используются по своему первоначальному назначению до сих пор.

Это не столь значительные сооружения, обычно круглые в плане, диаметром около 5 м и высотой 10–15 м, встречаются также квадратные и восьмигранные в плане башни. Их конструктивная основа традиционна для того времени: нижняя часть – из красного кирпича, верхняя, на уровне бака с водой – из деревянных конструкций. Несмотря на утилитарное назначение эти объекты обладают качественными архитектурно-композиционными и архитектурно-художественными решениями (рис. 3, 4, 5).

В 1930-х гг. строится большая сортировочная станция с производственными постройками в Иваново.



Рис. 7. Кинешма. Железнодорожный вокзал



Рис. 8. Фурманов. Железнодорожный вокзал; а – первоначальный вид; б – после реконструкции



Рис. 9. Поселок Нерль. Железнодорожный вокзал



Рис. 10. Юрьев-Польский.
Фрагмент здания вокзала.

Среди объектов общественного назначения здания железнодорожных вокзалов, конечно же, занимают ведущее место.

Первоначальные здания железнодорожных вокзалов самой первой ветки (Новки – Иваново) не сохранились. Основная масса вокзалов построена на рубеже XI–XX вв. и, в основном, по типовым проектам. Все вокзалы – «берегового» типа.

Так, например, здания железнодорожного вокзала на ст. Иваново-Вознесенск и ст. Шуя практически идентичны.

Здание старого железнодорожного вокзала в Иваново-Вознесенске (второго, построенного на месте первоначального) возведено в 1898 г. Это симметричное строение. Его центральная часть выполнена из кирпича, боковые залы – из дерева, по краям – двухэтажные блоки административных помещений, выполненные также из деревянных конструкций. Здание решено в русском стиле: центральная часть обладает богатым декором из кирпича, а деревянные имеют обильную пропиленную и накладную резьбу, украшающую оконные наличники, фронтоны и карнизы (рис. 6).

Вокзал является объектом культурного наследия регионального уровня как объект истории, т. к. здесь происходили важные события революционного и послереволюционного времени [3]. В частности, именно от этого вокзала отправлялись в путь отряды иваново-вознесенских рабочих на фронты Гражданской войны (как в реальности, так и в повести Дм. Фурманова «Чапаев»). Ныне в этом здании располагается магазин хозяйственных товаров.

Единственным отличием вокзала города Шуя от иваново-вознесенского – это одноэтажные административные блоки (а не двухэтажные, как в Иваново-Вознесенске).

Здание железнодорожного вокзала в Кинешме – одном из значимых в то время городов региона – построено в 1870-е гг. полностью кирпичные, в весьма распространенном тогда для производственных и общественных зданий стиле краснокирпичной эклектики. Двухэтажное, вытянутое вдоль железнодорожной платформы, оно имеет симметрич-

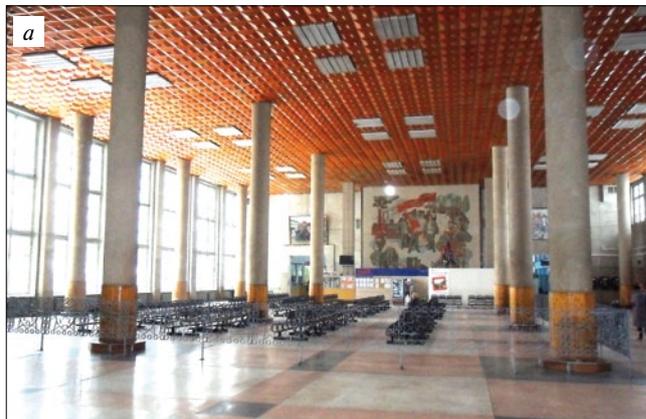


Рис. 11. Иваново. Новый железнодорожный вокзал: а – интерьер зала ожидания; б – фото 1950-х гг.; в – современное состояние

ную объемную композицию: два параллельных прямоугольных объема с высокими двускатными кровлями соединены центральным, в котором находится главный вход в вокзал. Боковые объемы образуют на флангах фасада ризалиты. Вдоль торцевых фасадов здания вытянуты одноэтажные пристройки. Силуэт здания усложнен ступенчатыми аттиками-тумбами над центральным входом и шипцами ризалитов. Пластику фасадов формируют мощные лопатки на углах объема, раскреповки по центрам ризалитов и средней западающей части, широкий профилированный междуэтажный пояс и массивный венчающий карниз с аркатурой. Окна с лучковыми перемычками не имеют наличников, а обведены вдавленной рамкой (рис. 7).

Основу интерьерного пространства первого этажа составляли три больших помещения, связанных проемами. В них находились багажное отделение, залы ожидания, служебные помещения. На втором этаже находились квартиры начальника станции и начальника службы движения.

Здания вокзалов малых станций в основном были решены в деревянном исполнении в русском стиле или модерне.



Рис. 12. Юрьев-Польский. Здание железнодорожной амбулатории (ныне жилой дом)



Рис. 13. Иваново. Жилой дом работников железнодорожной больницы



Рис. 14. Юрьев-Польский. Жилой дом работников железной дороги



Рис. 15. Ермолино. Жилой дом работников железной дороги

Так, например, существующее пассажирское здание станции Середя (ныне г. Фурманов), в облике которого ощущается влияние модерна, типично для железнодорожного строительства рубежа XI–XX вв. Объем здания вытянут вдоль железнодорожных путей и имеет симметричную композицию. Центральная его часть – одноэтажная, боковые – двухэтажные. К боковым частям примыкают одноэтажные объемы. В композиции сооружения двухэтажные объемы играют роль ризалитов. Первоначальную основу планировки первого этажа составляли три больших помещения (центральный вестибюль и залы для первого и низших классов, зал первого класса имел изолированный вход). На вторых этажах находились квартиры для начальника станции и служащих [2].

Бревенчатое, обшитое тесом здание получило достаточно скромный по пластике и орнаментальной проработке фасадный декор. Его основу составили узкие гладкие лопатки на углах, гладкие фризы под скатами кровли и несложные рамочные наличники (рис. 8, а).

Большинство из старых зданий вокзалов и станций до наших дней не сохранились или были значительно реконструированы. Так здание вышеупомянутого вокзала в г. Фурманове практически полностью утратило первоначальный декоративный облик после современной реконструкции и ремонта (рис. 8, б). Фасады зданий вокзалов в г. Гаврилов-Посад, п. Нерль сейчас утратили свой первоначальный облик и оригинальный современный декор (рис. 9, 10).

В предвоенные годы строитель построил самого главного вокзала Ивановской промышленной области – железнодорожного вокзала в Иваново. Возведенный в 1930–34 гг. он явился крупнейшим вокзалом региона.

Это было одно из крупнейших зданий вокзалов в стране, соответствующих по рангу центру огромной области, включавшей тогда территории современных Ивановской, Владимирской, Костромской и Ярославской областей.

Его уникальность также заключается в том, что оно сохранило практически в первоначальном виде свое архитектурное решение в стиле конструктивизма – относительно редком для железнодорожных вокзалов стиле.

Здание возведено по проекту московского архитектора В.М. Каверинского. Вокзал принадлежит к так называемому «береговому» типу. С северной стороны расположены железнодорожные пути, с южной – городская вокзальная площадь.

Основной объем здания – огромные пассажирские залы шириной более 30 м, длиной – более 50 м и высотой около 9 м, в некоторых частях освещенные естественным светом через ленточные вертикальные окна (первоначально – сплошное остекление) на всю высоту пространства (рис. 11, а). С их западной и юго-восточной сторон расположены 3-этажные административные блоки, архитектурная композиция которых строится на контрасте стен, перфорированных большими окнами, и ризалитов лестничных блоков с вертикальными (в том числе некогда угловыми) ленточными окнами. Вход в вокзал акцентирован одноэтажной частью, фланкированной полукруглыми эркерами с ленточным остеклением, а также огромными круглыми окнами над ним (рис. 11, б). К сожалению, в настоящее время здание покрашено в желтый цвет, нехарактерный для конструктивизма, изменены габариты некоторых окон (рис. 11, в). Здание вокзала находится в статусе выявленного объекта культурного наследия [3].

Особый интерес (в том числе и по причине отсутствия архитектурных исследований) представляют объекты социальной инфраструктуры железнодорожной отрасли.

Одними из объектов социальной инфраструктуры явились объекты жилищной сферы – многочисленные малоэтажные дома с приусадебными участками. Они, как правило, получают широкое распространение начиная с 1880-х гг. В начале века они строятся по типовым проектам, обладающими высоким уровнем архитектурных решений (видимо, их проекты составлялись профессиональными столичными архитекторами).

Особенно интересны жилые здания в стиле модерн. Они представляют собой одно- или двухэтажные сооружения, выполненные в основном из бревен, обшитых тесом. Это довольно компактные объемы, усложненные в основном фланговыми или центральными ризалитами и выступами входов. Выразительность облику таких зданий придает сложная форма кровель (полуальмы в ризалитах, трапециевидные фронтоны и т. д.). Скромным декором служат доски-лопатки на углах, простые рамочные наличники прямоугольных окон, профилированные венчающие карнизы. Своеобразными декоративными акцентами являются стяжки с полотенцами перед щипцами ризалитов, выполненные в технике пропиленной резьбы, полочки, фигурные консоли и т. д. (рис. 12–15).

Таким образом, объекты железнодорожной отрасли представляют собой весьма интересный в типологическом и архитектурно-стилистическом аспекте пласт историко-архитектурного наследия городов и поселков Центральной

России [5]. Они отражают эволюцию технологических, социальных и даже общественно-политических представлений общества о способах функционирования железнодорожной отрасли и о ее месте в системе городских общественных и социальных объектов. В настоящее время актуальной является задача атрибуции многих построек, обслуживающих железнодорожное ведомство, определение их статуса в системе объектов культурного наследия региона и разработка методов их охраны, сохранения и реконструкции.

Список литературы

1. Снитко А.В. Эволюция формирования системы расселения Северо-востока Центра России // Жилищное строительство. 2010. №8. С. 46–50
2. Экземплярский П.М. История города Иванова. Ч 1. Иваново: Ивановское книжное издательство, 1958. 396 с.
3. Список объектов культурного наследия, расположенных в пределах административных границ Ивановской области / Распоряжение Департамента культуры и культурного наследия Ивановской области №70 от 18.06.2009.
4. Свод памятников архитектуры и монументального искусства России: Ивановская обл. Ч. 1,2,3. М.: Наука, 2000.
5. Снитко А.В. Современные проблемы и необходимые подходы к реконструкции архитектурного наследия исторической промышленно-селитебной застройки // Жилищное строительство. 2010. №10. С. 2–7.

РОССИЯ, НИЖНИЙ НОВГОРОД, Всероссийское ЗАО
“НИЖЕГОРОДСКАЯ ЯРМАРКА”

АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ **ФОРУМ**

исполнительная дирекция форума:

603036, Нижний Новгород, Совнаркомовская, 13
Телефоны/факсы: +007(831) 277-51-86
Телефон: +007(831) 277-55-69, 277-66-38, 277-55-91
E-mail: tikhonov@yarmarka.ru
srp2012@yarmarka.ru
anisimov@yarmarka.ru
selena@yarmarka.ru
<http://www.yarmarka.ru>

15-18 МАЯ 2013 года